VII kadencja

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 28)**
z dnia 26 kwietnia 2012 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 28)

26 kwietnia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, wysłuchała informacji:

**- Ministra Budownictwa, Transportu i Gospodarki Morskiej o sytuacji finansowej i organizacyjnej w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Budownictwa, Transportu i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Włodzimierz Skalik** prezes Aeroklubu Polskiego, **Emilia Osewska-Mądra** przedstawiciel Rady Linii Lotniczych BARIP w Polsce, **Grzegorz Brychczyński** prezes Stowarzyszenia Lotniczego, **Damian Bochyński** przewodniczący oraz **Hubert Adamczyk** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Sobieraj** wiceprezes zarządu Związku Zawodowego Służb Ruchu Lotniczego wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Wojtanowicz** członek zarządu Związku Zawodowego Pracowników Technicznych, **Robert Uszyński** członek Rady Pracowniczej PP Porty Lotnicze wraz ze współpracownikami, **Tomasz Wojciechowski** sekretarz Stowarzyszenia Polskich Kontrolerów Ruchu Lotniczego „Polata”, **Adrian Furgalski** dyrektor Zespołu Doradców Gospodarczych „Tor”, **Olga Kaźmierska** pełniąca obowiązki naczelnika Wydziału Strategii i Analiz Finansowo-ekonomicznych Departamentu Rynku Transportu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Tadeusz Pachowski** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Komunikacji i Systemów Transportowych Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak i Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. W porządku posiedzenia mamy informację ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej o sytuacji finansowej i organizacyjnej w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Witam pana prezesa Krzysztofa Banaszka. Witam wszystkich zaproszonych gości. Pan minister Jarmuziewicz za chwilę dojdzie. Niedawno skończyło się posiedzenie prezydium Komisji.

Jeżeli nie ma sprzeciwu ze strony posłów, to poprosiłbym pana prezesa o przedstawienie prezentacji. Pan minister przybędzie za chwilę, więc będzie sposobność zadania mu pytań i uzyskania odpowiedzi. Proszę bardzo, panie prezesie. Nie ma sprzeciwu? Proszę.

**Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Banaszek:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Pozwolę sobie omówić materiał, który przygotowało Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Większość tego materiału opiera się na danych, które przekazaliśmy z PAŻP. Nie jest to dla mnie żaden obcy materiał.

Proszę państwa PAŻP powstała poprzez wydzielenie ze struktur Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”. Stało się to na mocy ustawy z końca 2006 r. Funkcjonuje samodzielnie od 1 kwietnia 2007 r. Warto w tym momencie wspomnieć, że był to jeden z elementów procesu porządkowania struktur w lotnictwie w Polsce w związku z wymogami stawianymi przez prawo unijne, w którm jedną z podstawowych zasad jest rozdzielenie funkcji obsługi lotniska od funkcji kontroli ruchu lotniczego, czy też szerzej żeglugi powietrznej. Takie funkcjonalne rozdzielenie nastąpiło.

Tak, jak powiedziałem, od 1 kwietnia 2007 r. jesteśmy jednostką samodzielną. Formalnie PAŻP jest państwową osobą prawną, czyli funkcjonuje na podstawie swojej ustawy, ale częściowo podlega również przepisom ustawy o finansach publicznych oraz przepisom ustawy o zamówieniach publicznych. W znacznym stopniu funkcjonowanie PAŻP regulowane jest w tej chwili przepisami unijnymi wynikającymi z pakietu legislacyjnego Jednolitego Europejskiego Nieba - Single European Sky. Drugi komplet regulacji z 2010 r. – nazywany SES II, doprecyzowuje tylko pewne obszary.

Na kolejnych stronach przedstawiona jest aktualna struktura organizacyjna, podstawowe obszary funkcjonowania PAŻP. Na podkreślenie zasługuje to, że mamy oddzielne piony: operacyjny i żeglugi powietrznej. To jest ta część firmy, w której funkcjonują służby kontroli ruchu lotniczego, służby łączności, nawigacji i dozorowania, czyli służby techniczne, oraz służby przygotowania, które odpowiadają za przygotowanie przestrzeni i inne dodatkowe funkcje niezbędne do działania tych dwóch wcześniej wymienionych. W oddzielnym obszarze PAŻP wydzielone są funkcje finansowe, księgowe i administracyjne. Część struktury PAŻP, między innymi obszar szkolenia personelu, podlega bezpośrednio prezesowi, są to odrębne biura zarządzane przez dyrektorów.

Na kolejnej stronie jest tabela kluczowych składników, które regulują funkcjonowanie PAŻP. To jest, myślę, ważny element z punktu widzenia oceny działania organizacji, ponieważ część wskaźników, które Agencja musi realizować, wynika w tym momencie z prawa unijnego. Unia Europejska w swoich regulacjach określiła, jakie wskaźniki państwo polskie, a konkretnie PAŻP, która wykonuje te zadania, powinna zrealizować. W naszych planach działalności uwzględniamy wskaźniki wyznaczone przez Komisję Europejską, ale również mamy cały szereg naszych własnych, wewnętrznych wskaźników, które służą do oceny bieżącej działalności Agencji.

Kluczowy wskaźnik zewnętrzny, według którego jesteśmy oceniani, to opóźnienie. Opóźnienie liczone w liczbie minut na jedną operację lotniczą w Polsce. W ostatnich latach, dzięki zmianom organizacyjnym, dzięki nowemu regulaminowi wynagradzania, dzięki zmianom, które nastąpiły w Prawie lotniczym, które pozwalają w sposób bardziej efektywny wykorzystywać personel operacyjny, doszliśmy w zeszłym roku do poziomu 0,63 minuty na lot, To jest trzydzieści kilka sekund opóźnienia na jedną operację lotniczą wykonywaną w polskiej przestrzeni powietrznej.

Kolejnym wskaźnikiem jest stawka jednostkowa opłaty trasowej. To jest bardzo miarodajny wskaźnik tego, która z agencji rządowych, bo to w większości są agencje rządowe albo spółki S.A. w poszczególnych krajach unijnych, która z nich jest najtańsza, która jest najdroższa. W naszym przypadku jest to kwota 155 zł, czyli jedna z najniższych stawek, jakie w tej chwili są pobierane za usługi w Europie.

Kolejna tabela dotyczy wskaźników bezpieczeństwa. Obecnie nie ma zdefiniowanych na poziomie europejskim jednoznacznych wskaźników bezpieczeństwa, ale my w PAŻP mamy własne, wewnętrzne wskaźniki, którymi mierzymy, czy staramy się sprawdzać, jak wygląda poziom bezpieczeństwa. Chodzi o to, że ruch lotniczy cały czas rośnie, zmienia się przestrzeń, dochodzą nowe lotniska. Takie zmiany w naszej działalności operacyjnej powodują to, że musimy szczególnie uważać, żeby nie spowodowały one dodatkowego pogarszania się wskaźnika bezpieczeństwa. Jednym z unijnych celów długoterminowych dla koncepcji Jednolitego Europejskiego Nieba jest poprawa wskaźnika bezpieczeństwa o rząd wielkości, czyli razy 10. To jest bardzo ambitny cel, który w perspektywie kilkun astu-kilkudziesięciu lat będziemy realizowali.

Na kolejnych stronach przedstawionych jest kilka wykresów, które przedstawiają Polską Agencję Żeglugi Powietrznej na tle innych tego typu instytucji w Europie. Pozwoliliśmy sobie - ponieważ te analizy są robione w EUROCONTROL i zwykle przychodzą z prawie rocznym opóźnieniem - żeby mieli państwo bardzo aktualną informację, dołożyć ten sam wskaźnik, który oszacowaliśmy już za 2011 rok. Na tych wykresach nasza instytucja występuje jako PANSA, bo taki jest angielski skrót nazwy naszej instytucji. Ze względu na te dodatkowe szacunki jest ona tutaj pokazana dwa razy: jako PANSA i PANSA 2011. Mimo tego, że raport EUROCONTROL będzie dopiero prawdopodobnie w grudniu tego roku, to na tych wykresach PANSA/PAŻP jest pokazana na tle innych agencji nie tylko w 2010 r., ale również w 2011 r. Podkreślam,

że jest to tylko oszacowanie wskaźnika dla PAŻP za 2011 r. na tle wskaźników z 2010 r. dla poszczególnych agencji.

Zaczynając od pierwszego wskaźnika, który jest najczęściej cytowany w Europie, jako że bardzo często wskazuje się, że tego typu instytucje, jak PAŻP, jako naturalne monopole, są mało efektywne ekonomicznie i finansowo. Pierwszy wykres na stronie 5 pokazuje, że PAŻP jest jedną z najtańszych tego typu instytucji w Europie. Inaczej mówiąc, przelot samolotu w polskiej przestrzeni powietrznej liczony w minutach - to się zwykle liczy w minutach, a później przy wystawianiu faktur przelicza się na długotrwałość lotu - dla porównywalnego samolotu, jest jednym z najtańszych w Europie. Są oczywiście kraje troszeczkę tańsze, więc może kawałek obszaru jest do poprawy, ale ten wskaźnik należy czytać jednocześnie z tym, o którym wspomniałem wcześniej, czyli z liczbą opóźnień. Naszym celem jest zredukowanie opóźnień z 0,63 minuty, które mieliśmy w ubiegłym roku, do poziomu 0,3 minuty na lot, bo to jest maksymalny poziom, który Unia Europejska dopuszcza. Chcielibyśmy to wykonać bez wyraźnego podrożenia naszych usług. Nie chcemy tych opóźnień redukować kosztem podwyższania ceny, ale raczej poprzez wzrost efektywności ekonomicznej i efektywności kosztowej.

Kolejny wykres, myślę, że interesujący dla państwa – on się źle nazywa, ale takie jest tłumaczenie z dokumentów unijnych – to wskaźnik produktywności kontrolera ruchu lotniczego. Inaczej mówiąc, ile godzin lotu samolotu obsługuje kontroler w czasie swojej godziny pracy, ile jest tej efektywnej, faktycznej pracy na stanowisku. To jest *de facto* wskaźnik, który pokazuje nie tylko pracowitość naszych kontrolerów, ale również rozwiązania w centrum kontroli ruchu. Dlatego nie dziwi to, że najlepszy wynik ma Maastricht - Maastricht Upper Area Center, jest to bowiem centrum, które obsługuje tylko i wyłącznie górną przestrzeń powietrzną. Lata tam dużo samolotów, ale zwykle są to przeloty trasowe i nie ma zbyt wiele pracy ze zniżaniem samolotów i ich obsługą w przestrzeni dookoła lotnisk. To jest takie specyficzne centrum. Gdybyśmy w Polsce podzielili kontrolę na górne centrum, powiedzmy Warszawa 1, które obsługiwałoby tylko przeloty, i dolne, czyli zajmujące się zbliżaniem na przykład do Okęcia, do lotniska im. Fryderyka Chopina – Warszawa 2, to wtedy wskaźnik dla Warszawa 1 byłby równie dobry, a może nawet lepszy przy wydajności naszych kontrolerów. Natomiast wskaźnik dla Warszawy 2 byłby znacznie niższy, bo w naszym przypadku jest to po prostu uśredniane, tak jak dla wszystkich innych agencji. Nasz wskaźnik niezły, a w 2011 r., na tle 2010, jeszcze żeśmy go poprawili. Różnice są niewielkie, bo jest poprawa z 0,91 na 0,99, ale to jest 8%, czyli, w mojej ocenie, bardzo dobry efekt.

Kolejny wskaźnik dotyczy tego, jakim kosztem to robimy, za ile nasi kontrolerzy tak dobrze pracują. To jest wskaźnik dotyczący kosztów zatrudnienia kontrolera ruchu lotniczego na tle pozostałych agencji. PAŻP plasuje się w środku stawki europejskiej, czyli jest to niezła pozycja, jeśli się uwzględni poprzednio omówione kwestie.

Na stronie 7 podajemy informacje na temat tego, jak wygląda ruch lotniczy w Polsce. Przedstawiliśmy wykres z 2010 r. i 2011 r. W szczególności skupię się na tym, co być może panie i panów posłów interesuje najbardziej, czyli na ruchu terminalowym. Bo dalej będziemy mieli informacje o tym, ile samolotów przelatuje nad Polską, natomiast nas najbardziej interesuje to, jak się rozwija latanie na i z polskich lotnisk. To jest przedstawione w podziale na miesiące i poniżej macie państwo informacje o tym, ile tych *movements*, ile tych operacji było na poszczególnych lotniskach. Warto powiedzieć, że liczymy każdy samolot dwa razy. Raz jak przylatuje, a drugi raz, jak odlatuje, bo z punktu widzenia pracy kontrolera to są dwie oddzielne czynności, dwie oddzielne funkcje. Aczkolwiek, wracając do pieniędzy, opłata terminalowa - te kilkaset złotych, w tym roku siedemset kilkadziesiąt złotych - to jest jedna opłata za start i za lądowanie, czyli samolot nie płaci dwa razy. Bierzemy od niego jedną opłatę terminalową, ale liczymy dwie operacje, bo to są dwie oddzielne operacje.

Jak rozkłada się udział poszczególnych portów przedstawia wykres na stronie 8. Co prawda w kolejnych latach jest spadek, ale cały czas prawie połowę ruchu wykonujemy w Warszawie na lotnisku im. Fryderyka Chopina. Dalej jest kilka portów regionalnych średniej wielkości, i później mamy 4-5 lotnisk, na których tego ruchu jeszcze nie ma. Mówię o tym dlatego, bo z punktu widzenia funkcji PAŻP i bezpieczeństwa lotów, latanie

na te małe lotniska typu Rzeszów, Szczecin, Zielona Góra, Bydgoszcz jest równie ważne, jak na te większe. Praca kontrolera jest bardzo podobna. Wyposażenie w większości przypadków mamy bardzo podobne. Nawet czasami dyskutujemy z zarządzającymi tych lokalnych lotnisk, czy na pewno potrzebują aż tak dobrego wyposażenie, jak ma sąsiad. Ta dyskusja jest dla nas bardzo trudna, że często linie lotnicze stawiają bardzo rygorystycznie wymóg takiego a nie innego wyposażenia, niezależnie od tego, ile operacji wykonują. Uznają, że kwestia bezpieczeństwa, kwestia powtarzalności latania jest dla nich kluczowa. Dlatego w Polsce mamy nadal taką sytuację, podobnie jest w większości krajów w Europie, że stawka opłaty terminalowej jest jednakowa dla wszystkich lotnisk.

Koszty wszystkich wież kontroli ruchu lotniczego na 11polskich lotniskach, a od tego roku na 13, bo dojdzie Modlin i Lublin, dzielone są przez liczbę operacji na wszystkich lotniskach i wyznaczana jest jedna wspólna stawka. Trzeba jasno powiedzieć, że jest to subsydiowanie, ale to subsydiowanie wynika z przepisów prawa unijnego, które dopuszcza takie rozwiązanie.

Jednocześnie prawo unijne, o czym warto wspomnieć, wskazuje, że docelowo Unia będzie dążyła do rozdzielenia tych funkcji na poszczególnych lotniskach. To jest trudny temat, o którym pewnie również na posiedzeniach Komisji Infrastruktury będziemy rozmawiali. Doprowadzi to do tego, że te lotnisko, które ma standardową wieżę ze standardową liczbą personelu i dość duży ruch, dwa razy większy niż lotnisko sąsiednie, które się jeszcze nie rozwinęło, będzie miało dwukrotnie niższą opłatę, bo koszty są porównywalne. Koszty służby, urządzeń, energetyki, jak też usług lokalnych, są w Polsce porównywalne. Dzielą się one przez liczbę operacji, to liczba operacji na poszczególnych lotniskach jest kluczowa, dlatego poruszam ten temat już teraz.

Na stronie 8 została przedstawiana liczba opóźnień w ostatnich kilku latach. To jest ta rzecz, która jest ważna dla PAŻP i trudna dla mnie, jako dla prezesa Agencji, ponieważ to, co państwo czasami słyszycie w mediach, że linie lotnicze podkreślają, to może to nie wygląda tak źle, bo to tylko trzydzieści kilka sekund, ale jak się to przeliczy razy setki tysięcy operacji nad Polską, to wychodzi konkretna liczba. Za rok 2011 ta konkretna liczba dla Polski wynosi 422 tys. minut opóźnień. To brzmi znacznie poważniej, a linie lotnicze stworzyły jeszcze wirtualną cenę jednej minuty opóźnienia. Jak nas oceniają, jak oceniają PAŻP czy inne agencje, bo takie problemy opóźnieniami ma nie tylko PAŻP, ale jeszcze kilka innych agencji w Europie. To jest poważna kwota, bo to jest 422 tys. razy, zależnie od roku, 80-86 euro. To są pieniądze, podkreślam, wirtualne, ale tracone przez linie lotnicze z racji tego, że dana przestrzeń generuje opóźnienia. Ubiegły rok uplasował PAŻP na jednym z niższych miejsc, że tak powiem, na tym niechlubnym podium. W ubiegłym roku opóźnienia generowały głównie te kraje, które mają problemy z przepustowością przestrzeni. W ubiegłym roku kilka krajów wygenerowało szczególnie dużo opóźnień z tego powodu, że były tam strajki personelu agencji kontroli ruchu lotniczego. Zwykle wynikały one z fiaska rozmów na temat pakietów socjalnych i wewnętrznych uregulowań, z którymi nie do końca personel się zgadzał.

Na kolejnej stronie, czyli na stronie 9, jest wykres, który pokazuje poziom opóźnień w poszczególnych tygodniach w 2010 i 2011 r. Linia najwyższa to jest dziesiąty rok, linia pośrodku to jest rok jedenasty, a ta linia najniższa to tygodnie, to są opóźnienia generowane w tym roku w polskiej przestrzeni. Tak, że macie państwo tutaj informacje o tym, jak wygląda nasza skuteczność, jeśli chodzi o redukcję opóźnień w tym roku. Te działania, o których wspomniałem, które zaczęliśmy w 2010 r., kontynuowaliśmy w 2011, spowodowały, że teraz, w 2012, jesteśmy cały czas poniżej unijnego limitu 0,3 minuty na operację. Oczywiście jest to dobry wynik teraz, ale trzeba pamiętać, że mamy jeszcze EURO. Będziemy mieli duże wyzwanie w czerwcu z dużą liczbą samolotów na EURO. To na pewno spowoduje dodatkowe opóźnienia. Jesteśmy jeszcze przed sezonem letnim, który zwykle, jak te wykresy pokazują, odznacza się większą liczbą samolotów w naszej przestrzeni. Nie zawsze jesteśmy w stanie te samoloty na czas obsłużyć. Następnie wymieniono szereg działań, które PAŻP albo już zrealizowała, albo realizuje, albo planuje zrealizować, żeby te opóźnienia zlikwidować.

Na kolejnej stronie przechodzimy do kwestii pieniędzy, która w tej branży jest dość skomplikowana. Rozmowa o pieniądzach zawsze jest trudna, natomiast w tej branży dochodzi jeszcze jedna kwestia. W tabelce macie państwo podany zysk netto PAŻP za 2011 r. To jest temat, o którym zawsze dyskutuję z moimi partnerami ze związków zawodowych, bo jak jest zysk, to od razu pojawiają się pomysły, jak ten zysk wykorzystać – najlepiej na rzecz pracowników. Natomiast zysk instytucji tego typu, jak PAŻP, jest bardzo duży do czasu, kiedy nie zadziałają mechanizmy unijne, a są one takie - rok temu umówiliśmy, że wykonacie tyle i tyle operacji, przy takich a takich kosztach, i za te operacje dostaniecie tyle pieniędzy, ale skoro my przewoźnicy lataliśmy więcej i wy dostaliście z tego tytułu więcej pieniędzy, to nam je oddajcie. Oznacza to, że zysk PAŻP szacowany w tej chwili na 79.000 tys. zł, będzie pomniejszony o około 50.000 tys. zł. Tak działa *risk sharing*, mechanizm transferu pieniędzy. My go nie oddajemy w gotówce liniom, tylko doliczamy go sobie po stronie przychodów na kolejne lata. W ten sposób obniżamy naszą opłatę w kolejnych latach. Tak działa mechanizm rozliczeń z liniami lotniczymi. Oznacza to, że realny zysk PAŻP za 2011 r. będzie na poziomie 2010 r. Agencja może zarobić mniej więcej tyle, ile wynoszą koszty kapitału, w naszym przypadku to jest dwadzieścia kilka milionów rocznie. To jest nasz zysk, który odkładamy na fundusz zapasowy po to, żeby, tak jak było w 2009 r., kiedy były ogromne spadki ruchu lotniczego, nie obciążać linii lotniczych dodatkową opłatą. Jest mniej latania, a koszty stałe są bardzo duże, wtedy z funduszu zapasowego pokrywamy tę stratę, też wirtualną, która wystąpiła. Tak działa w skrócie mechanizm finansowania agencji żeglugi powietrznej w Europie. Wynika to z przepisów unijnych.

Następna tabelka pokazuje aktywa trwałe, rosną one co roku. To jest efekt tego, że kontynuujemy inwestycje, oddajemy kolejne inwestycje. Część starego sprzętu wycofujemy, część umarzamy, ale cały czas przyrost aktywów jest, co potwierdza, że zaplanowany na kilka lat program inwestycyjny PAŻP jest realizowany.

Na stronie 12 przechodzimy do kwestii bezpieczeństwa. Tutaj jest informacja o tym, jak wygląda system bezpieczeństwa w tego typu działalności, w jaki sposób on jest realizowany.

Na kolejnej stronie są wskaźniki, o których wcześniej wspomniałem. Celem PAŻP, naszym wewnętrznie założonym celem, jest utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Są trzy mierniki realizacji tego celu. Założyliśmy sobie, że utrzymamy poziom bezpieczeństwa z 2008 r., czyli przy rosnącym ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni poziom bezpieczeństwa się nie pogorszy. Na 2011 r. ten wynik jest nawet lepszy niż zamierzony, czyli wskaźnik nie 0,545 tylko 0,205.

Następny wskaźnik jest liczony na godzinę lotu w danym roku. Ten wskaźnik też się poprawia. Tutaj liczba jest wyższa, to jest E do szóstej. Czyli wartość jest przesunięta o rząd wielkości w stosunku do 1,44 razy E do minus piątej.

Ostatnia rzecz, to jest sprawa bardziej ocenna, ponieważ w tej branży mamy taki system raportowania o różnego rodzaju zdarzeniach, że część z nich jest rozpatrywana przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, jeśli są to sprawy poważne, a część w ogóle nie jest rozpatrywana. Ta część jest tylko odnotowywana jako element bazy danych, który służy nam później do generalnego poprawiania tego *overall safety.* W pośrodku są takie zdarzenia, które PAŻP sama rozpatruje po to, żeby wyciągnąć wnioski, żeby dać wewnętrzne zalecenia, które pomogą zapobiec występowaniu takiego przypadku w przyszłości. Ten cel, który sobie stawiamy, to żeby te zalecenia bezpieczeństwa, które są nasze wewnętrzne albo przychodzą z zewnątrz, na przykład z audytu ULC - to jest to trzecie źródło - były wdrażane terminowo. System bezpieczeństwa działa wtedy, kiedy zalecenia audytów bezpieczeństwa są wdrażane terminowo, u nas jest tak, co widać, w 100%.

Jeżeli chodzi o analizę zdarzeń, to kolejny wykres pokazuje, że zgłaszanych zdarzeń jest coraz więcej. To jest temat, przy którym warto się chwilę zatrzymać. Na 14 stronie jest to pokazane z podziałem na poszczególne obszary działalności PAŻP. To nie jest tak, że skoro zgłaszanych jest więcej zdarzeń, to jest mniej bezpiecznie. To jest tylko element czy efekt budowy systemu bezpieczeństwa i świadomości bezpieczeństwa. Nasi

pracownicy coraz częściej raportują, coraz częściej zgłaszają różne zdarzenia właśnie po to, żeby ten system był coraz lepszy, żeby go doskonalić.

Kolejne strony, to już jest załącznik. Na stronie 16 są bardziej dokładne dane, jeśli chodzi o liczbę operacji obsługiwanych przez PAŻP w różnych układach. Pierwsza strona to jest całkowita liczba operacji. Jak widać, ona cały czas rośnie. Mamy tutaj historię od 2007 r. z podziałem na miesiące. Poza rokiem 2009, który, jak już powiedziałem, był kryzysowy. To był rok, w którym spadliśmy o ponad 10%. Nasze wyliczenia pokazują 7,2%, ale to są już wyliczenia sumaryczne, w których są operacje *en-rout,* doloty i odloty z polskich lotnisk. Jednak w niektórych obszarach funkcjonowania PAŻP rok 2009 to było ponad 10% spadku. W 2010 już właściwie z tego wyszliśmy, a 2011 to już był rok, w którym wróciliśmy na ścieżkę kilkuprocentowych wzrostów.

Następny wykres to jest liczba operacji z wyłączeniem wielokrotnych podejść. To jest fenomen, ponieważ do tej liczby doliczamy również samoloty *general aviation*, czyli małego lotnictwa, które na naszych lotniskach komunikacyjnych szkolą pilotów. Kiedy nie lądują samoloty komunikacyjne, jest przerwa w lataniu, to lotnicy, których reprezentuje pan prezes Skalik, przylatują na nasze lotniska, ćwiczą, szkolą nowych pilotów, wykorzystują ALS, wykorzystują kontrolera ruchu lotniczego, który ma dokładnie tyle samo pracy, jeśli nie więcej, bo obsługuje samolot z pilotem, który się uczy. Zgodnie z polskim prawem lotniczym za tę działalność Agencji płaci pan minister transportu ze specjalnego funduszu, który jest w budżecie państwa. Lotnicy za to nie płacą. Żeby nie płaciła za to Lufthansa, Lot czy nowa linia OLT, czyli żebyśmy tych kosztów nie doliczali do kosztów opłacanych przez innych przewoźników, bo to nie jest działalność im dedykowana, płaci za to budżet państwa ze specjalnego funduszu.

Na kolejnym wykresie na stronie 17 jest pokazane to, z czego PAŻP tak naprawdę żyje, bo to jest ponad 80% naszych przychodów. To są operacje w ruchu tranzytowym, czyli te samoloty, które przelatują nad Polską albo w przestrzeni kontrolowanej górnej dolatują i odlatują do polskich lotnisk – to jest wykres na stronie 18. Te dwa wykresy trzeba czytać wspólnie, bo one pokazują liczbę operacji, które są obsługiwane przez kontrolerów ruchu lotniczego, tak zwanych kontrolerów obszarowych, czyli tych, którzy zajmują się przestrzenią w kontroli obszaru. Wykres na stronie 17-18 „Doloty/odloty" pokazuje na tle lat poprzednich realną wartość wykonanych w pierwszym kwartale operacji. Nie jest źle. Oczywiście to jest głównie zasługa tego, że, jak państwo wiecie z mediów, mamy nowych przewoźników na polskim rynku, którzy generują dodatkowe operacje w lotach w Polsce. To najlepiej widać na wykresie na stronie 18 „Liczba operacji w ruchu krajowym". To są operacje liczone wraz z tymi wielokrotnymi podejściami. Ważne jest, że stosunek wielkości z 2012 r. do 2011 pokazuje poprawę.

Na stronie 19 na górze jest to, o czym wspomniałem, powołując się na pana prezesa Skalika, czyli wielokrotne podejścia. To są operacje, które są wykonywane wprost przez szkoły lotnicze na naszych lotniskach regionalnych. Dalej są dwie strony materiałów po angielsku. EUROCONTROL co miesiąc generuje taki raport, w którym pokazuje, kto w Europie generuje największe opóźnienia. Dal nas ważne jest to, co pokazuje dolny wykres na stronie 20. Wskazuje on, że Warszawa ACC jest szóstym centrum od prawej strony wykresu, czyli szóstym generującym najmniej opóźnień w stosunku do pozostałych. Bardziej w lewo macie państwo rekordzistów. To są opóźnienia generowane w przestrzeni całej Europy w pierwszym kwartale tego roku.

Na stronie 21 są te same informacje tylko w rozbiciu na poszczególne powody opóźnień. Ważne jest to, że tutaj polskie centrum kontroli jest dość daleko po prawej, czyli generujemy mało opóźnień. W roku 2012 następuje dalsza poprawa w stosunku do 2011.

Na ostatniej stronie jest przedstawiona tabela, ponieważ taki był też temat tego spotkania, dotycząca finansowania PAŻP. To są nasze plany finansowe w układzie zbliżonym trochę do układu budżetu państwa. Główne elementy kosztów i przychodów PAŻP zgodnie z planem na lata 2012-2015. W dolnej tabelce są podstawowe informacje z rachunku zysków i strat oraz dotyczące majątku, czyli aktywa, pasywa i kapitały własne.

To jest całość materiału, który został przygotowany na to posiedzenie. Jeśli są jakieś pytania, to jestem do państwa dyspozycji.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Panie ministrze?

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Jestem raczej nastawiony na odpowiadanie na pytania, bo pan prezes Banaszek omówił problematykę tak wyczerpująco, że nie mam nic do dodania.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Rozpoczynamy dyskusję na temat przedstawionej informacji. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Szmit. Proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, zdaje sobie sprawę, że to, o co będę pytał, nie zależy tylko od pana prezesa i pracy urzędu czy osób, które się tutaj znajdują, ale nie wybaczyłbym sobie, gdybym o te sprawy nie zapytał. Chodzi mi o sprawy dotyczące wykluczenia komunikacyjnego północno-wschodniej Polski, szczególnie w zakresie lotnictwa cywilnego. W tym rejonie Polski nie ma żadnego lotniska regionalnego: nie ma w Białymstoku, nie ma w województwie warmińsko-mazurskim, nie ma w Olsztynie. Jest jedno z najsłynniejszych lotnisk Polsce, czyli lotnisko w Szymanach, ale ono sławę zawdzięcza innym powodom, a nie temu, że sprawnie obsługuje pasażerów. Jeżeli chodzi o to lotnisko, to powinniśmy zwołać specjalne posiedzenie Komisji na ten temat, bo na pewno jest sporo do mówienia.

W największym skrócie powiedziałbym tylko tyle, że niestety samorząd województwa całkowicie te sprawę położył i dzisiaj stoimy dalej w punkcie wyjścia. Spółka, której przekazano lotnisko, okazała się spółką niewiarygodną, która nie ma zamiaru prowadzić działalności lotniczej. Kolejne lata są tracone. Nie będę pytał o te sprawy, bo nie leżą one w kompetencji pana prezesa.

W związku z tym chciałbym jednak zapytać, ponieważ Szymany oddalają się coraz bardziej jako realna możliwość uruchomienia komunikacji lotniczej, czy jest dla nich alternatywa? Czy taką alternatywą jest lotnisko w Olsztynie na Dajtkach? Czy taką alternatywą może być pomysł lokalizacji lotniska w okolicach Olsztynka, w Wilkowie? Jest tam lotnisko, które istnieje od czasów niemieckich w Stawigódzie. W tym miejscu było lotnisko, ale teraz pas jest rozbity, jednak samorządowcy marzą o tym, żeby przywrócić je do ruchu lotniczego. Jest lotnisko Wilkowo pod Kętrzynem. Chciałbym po prostu o te sprawy zapytać. Czy, pana zdaniem, jest obecnie alternatywa dla lotniska w Szymanach? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Myślę, że to pytania bardziej do pana ministra. Pan poseł Bodio, proszę.

**Poseł Bartłomiej Bodio (RP):**

Chciałbym zapytać tutaj pana prezesa o realizację dyrektywy unijnej zalecającej stworzenie tak zwanych FAB, czyli Functional Airspace Block, których w Unii Europejskiej ma powstać dziewięć. Jeden z nich ma obejmować obecny FIR Warszawa, czyli obszar: kraje wybrzeża bałtyckiego i północno-wschodniej Polski aż po Warszawę. To ma być jeden z dziewięciu tak zwanych FAB-ów. Ta dyrektywa została wydana w celu zmniejszenia kosztów i zwiększenia harmonizacji, dotychczas kompletnie zdefragmentaryzowanej przestrzeni powietrznej. Wiem, że w tej sprawie zostały podjęte przez polskie ministerstwo bardzo konkretne prace. W przeciwieństwie do wszystkich innych działań, które powinno podjąć ministerstwo w jakiś określonych terminach, a podejmowało je z dużym opóźnieniem, akurat ta inicjatywa została wypełniona przez nasz rząd wyjątkowo „prymusowsko". Wcześniej niż inne kraje złożyliśmy propozycję stworzenia takiego bloku funkcjonalnego z Litwą.

Oczywiście bardzo się cieszę, że Unia Europejska dąży do coraz większej integracji. Popieram to jak najbardziej. Trzymam kciuki za połączenie kontroli powietrznej. Przypominam, że mamy w Europie 60 centrów koordynacji lotów, podczas gdy w Stanach Zjednoczonych, porównywalnych obszarowo, a wielokrotnie przewyższających nas pod względem liczby lotów, jest tych centrów 6. Sama defragmentaryzacja rynku kontroli powietrznej kosztuje Unię Europejską 150.000.000 tys. euro. W jej wyniku mamy 150.000 tys. ton dodatkowej emisji dwutlenku węgla. To są bardzo pozytywne zmiany, jak powiedziałem, przyklaskujemy im wszystkim.

Tylko jedno pytanie dotyczące propozycji, która została złożona Unii Europejskiej, w sprawie FIR Warszawa, która to jednostka została w roku 2010 zmodernizowana przez firmę INDRA S.A. Nowiutki system Pegasus 21 o wartości 25.303.308,95 euro, został zamontowany i w pełni funkcjonuje. Chciałbym zapytać, jakie będą konsekwencje uruchomienia tego FAB? Jak wygląda kompatybilność sprzętu polskiego ze sprzętem litewskim? Jakie ma to nam przynieść oszczędności na emisji paliw i opłatach związanych z prowadzeniem samolotów? Przypominam, że mówimy o sześćdziesięciokilometrow ej granicy polsko-litewskiej, w której sercu jest jeszcze Kaliningrad. Wszystkie statki powietrzne w ciągu lotu będą się przełączać z jednej stacji na drugą, a wszyscy wiemy, że kierunek litewski z Warszawy nie jest zbyt oblegany, bo mamy tam tylko trzy porty lotnicze, a dalej nie ma już nic. Pytam, jak to będzie wyglądało kosztowo?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Myślę, że po tym pytaniu już mamy jasność. Jeśli dodamy do tego wątpliwości, które mają związki zawodowe, to myślę, że trzeba poczekać na szerszą odpowiedź przede wszystkim pana ministra, bo Agencja wykonuje tylko zadania państwowe, które wynikają z porozumień międzynarodowych. Stąd moje pytanie jest trochę odmienne. Jakie są formy nadzoru nad funkcjonowaniem Agencji stosowane przez właściwy resort? Prosiłbym o odpowiedź na piśmie.

W połowie poprzedniej kadencji mieliśmy publicznie praną, także na posiedzeniach Komisji, sprawę niegospodarności, także w wymiarze powiązań rodzinnych,. Czy sprawa jest zakończona, czy nie? Jakie wyciągnięto wnioski, bo niedobrze jest, kiedy w naszej współpracy kilka spraw i parę pytań, które padają w publicznej debacie, pozostaje w zawieszeniu. Prosiłbym pana ministra Jarmuziewicza – tutaj mamy ciągłość personalną – który zna sprawę, żeby na piśmie udzielił odpowiedzi w tych sprawach, które dwa i pół roku temu tak rozgrzewały nie tylko media, ale również debatę sejmowej Komisji Infrastruktury.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek, proszę.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, mam krótkie pytanie. Proszę bardzo, żeby pan minister przy okazji omawiania dzisiaj niektórych elementów ekonomicznych i organizacyjnych funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wyszedł trochę szerzej i skrótowo zaprezentował członkom Komisji informację, co minister transportu parafował w porozumieniu polsko-litewskim 27 marca bieżącego roku w ramach uzgodnień dotyczących tworzonego FAB. Czy w sposób prosty te uzgodnienia prowadzą do przekazania delegacji przestrzeni powietrznej Polski w wymiarze jednej piątej? Takie ogólne pytanie, ale myślę, że pan minister, oczywiście na pewnym poziomie ogólności, ale jednak konkretnie, może się do tego odnieść. Jaki jest w dniu dzisiejszym stan tych uzgodnień, które, jak rozumiem, są dokonywane również w relacji do instytucji europejskich? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Cycoń, proszę.

**Poseł Marian Cycoń (PO):**

Mam pytanie do pana ministra Jarmuziewicza. Wielokrotnie rozmawialiśmy na temat lotniska w Starym Sączu – pan minister się uśmiecha. Doszliśmy do tego, że województwo małopolskie ma możliwość lokalizacji lotniska na terenie trzech rejonów: Nowego Targu, Tarnowa - chociaż to miasto wycofuje się ze względu na autostradę - i Starego Sącza. Nie pytałbym o to, bo PAŻP to nie jest ten temat, ale jednak… Jak tak, to dobrze.

Wracając do tego tematu, konferencja naukowo-techniczna w Nałęczowie dotyczyła nie tylko lotnisk regionalnych, ale również lotnisk lokalnych. Chcę powiedzieć, że przez wybudowanie… Idzie pięknie budowa, choć na posiedzeniach Komisji Infrastruktury narzeka się na budowę dróg, to jak się jeździ po Polsce i widzi to, co się dzieje w Polsce, to jest to po prostu szok, to, co się tworzy i buduje. Musimy w końcu przestać narzekać, bo naprawdę dużo się robi. Do czego zmierzam? Jak powstanie droga z Tarnowa do Rzeszowa, ona się nazywa z Krakowa do Rzeszowa, to w tedy zostaniemy, jako ta część Polski południowej zupełnie odcięci.

Dlaczego o tym mówię? Przeglądałem kiedyś program, który mówi o implementacji środków do roku 2030 do koncepcji gospodarki przestrzennej kraju. Tam nie widać ani kawałka drogi. Sytuacja jest taka - powtarzam to, panie ministrze - że Słowacy rozpoczęli już budowę drogi w Mniszku. Druga droga, która doprowadza do granicy, też już jest. Oni mają swoje lotnisko i z niego korzystają. Panie ministrze, jest 100 ha gotowej ziemi. Są obok uzdrowiska. Jaka jest szansa, czy w ogóle można myśleć o tym zadaniu? Koncepcja jest gotowa. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jest jeszcze zgłoszenie pana posła Rzońcy. Czy są jeszcze inne zgłoszenia ze strony państwa? Jest jeszcze jedno zgłoszenie, tak? Dobrze. Proszę bardzo.

**Poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Panie przewodniczący, mam pytanie, oczywiście partykularne trochę, bo dotyczące województwa podkarpackiego. Dużo dobrego dzieje się na lotnisku w Rzeszowie, z tego się cieszymy ogromnie, to trzeba przyznać. Natomiast mam pytanie dotyczące Krosna, ponieważ prezydent tego miasta przejął poważne hektary związane z funkcją lotniska. Zostały zadedykowane z regionalnego programu operacyjnego bardzo poważne pieniądze na rozwój tego lotniska. Mam nadzieję, że prezydent, bo na razie nie mam innych sygnałów, wykorzystuje dobrze te pieniądze i spożytkuje je na rozwój infrastruktury lotniskowej. Tu jest pytanie - czy PAŻP w jakikolwiek sposób widzi to lotnisko w Krośnie w swoich planach inwestycyjnych? Nie wszystko może zrobić samorząd – niektóre rzeczy sa w gestii PAŻP. Mam pytanie - czy w przyszłości są tam planowane jakieś inwestycje? Jaki jest stan na dzisiaj wiedzy na ten temat? Co z tym, co jest tam w gestii PAŻP? Dziękuję.

**Przedstawiciel Rady Linii Lotniczych BARIP w Polsce Emilia Osewska-Mądra:**

Nazywam się Emilia Osewska-Mądry i reprezentuję Radę Linii Lotniczych w Polsce BARIP. Zrzeszamy nie tylko tradycyjne linie lotnicze, ale również linie *low cost*, linie czarterowe, a nawet *bussines aviation*. To chciałam podkreślić, ponieważ mówimy jednym głosem w kwestiach ważnych dla całego rynku transportu lotniczego w Polsce.

Mam dwa pytania. Pierwsze z nich skieruje do PAŻP. Czy mogłabym usłyszeć dane na temat liczby operacji lotniczych na godzinę na lotnisku Chopina w Warszawie? Nie wiem, czy państwo się orientują, jaka to jest liczba operacji w tej chwili? Lotnisko Chopina jest w tej chwili koordynowane na stałe. To jest pierwszy sezon tej koordynacji. W tej chwili mamy 38 operacji na godzinę. To jest liczba slotów na starty i lądowania samolotów. Moje pytanie dotyczy przyszłych sezonów. Na ile PAŻP przygotowany jest do tego, aby móc obsługiwać większą liczbe tych operacji, tych operacji slotowych, ponieważ w tym sezonie już wiadomo, że nie ulegnie to zmianie. Jak to będzie wyglądało w przyszłe lato, czyli w sezonie letnim 2013? To jest moje pytanie. Na ile jesteście państwo gotowi dogadywać się ze wszystkimi podmiotami? Oczywiście myślę o samym lotnisku, ale w dużej mierze to od państwa zależy, ile zgód na bezpieczne operacje będą możliwe na lotnisku Chopina. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie jest bardziej natury ogólnej, pada ono często na forum naszej organizacji. Na ile plany budowy centralnego portu lotniczego są alternatywą dla opcji Okęcie-Modlin? Co będzie promowane? Nie mam pewności, która opcja w tej chwili jest tą opcją preferowaną. Jedna i druga jest równie prawdopodobna. Nie? Już nie? No właśnie, to jest moje pytanie, jaki jest procent prawdopodobieństwa wybrania pierwszej lub drugiej opcji? Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę bardzo o odpowiedź na pytania.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Na część pytań odpowiem, natomiast w części wesprę się niewątpliwą wiedzą pana prezesa Banaszka. Poseł Szmit mówił o wykluczeniu Polski północno-wschodniej. Ostatnie lotnisko oddane w Polsce, budowane przez państwo, to są lata 70. – Gdańsk. W tej chwili są budowane dwa nowe, pierwszy raz za naszego życia, bo tak się składa, że tamtych czasów nie pamiętamy. Lotnisko w Modlinie – to jest trochę adaptacja obiektu wojskowego, ale pas budowany jest od nowa, oraz w Świdniku. To lotnisko jest budowane kompletnie od trawy, od samego początku. To są w obu przypadkach inicjatywy samorządowe.

W związku z tym z czystym sumieniem mogę powiedzieć, że państwo polskie nie buduje lotnisk. Nie ma takiej procedury. Jedynym portem lotniczym *stricte* państwowym jest w tej chwili Warszawa. Wszytskie pozostałe, całe szczęście, znajdują dużo lepszych właścicieli, niż państwo. Doświadczenie podpowiada, że te inne porty doskonale się rozwijają. Państwo polskie nie będzie się angażowało w budowę lotnisk.

Może wrócę od razu do ostatniego pytania, bo kusi odpowiedź na to, co z CPL. Upieram się, że państwo polskie nie buduje lotnisk i nie będzie budowało. Jeżeli znajdzie się inwestor, który zechce w Polsce zakopać w ziemi 4 mld euro, to oczywiście pomożemy, będziemy się starali pozyskać grunty dla kogoś takiego, niech tylko przyjdzie. My mówimy o Centralnym Porcie Lotniczym trzeci-czwarty rok, ale nie przyszedł nikt taki, kto by chciał zakopać w ziemi 4 mld euro. Myslę, że za naszego życia państwa polskiego nie będzie stać na to, żeby 15 mld zł wydrzeć z budżetu państwa. Nie mamy tak mocnego narodowego operatora lotniczego, takiej linii lotniczej, jak mają inni, która mogłaby się pokusić o zbudowanie własnego lotniska, czy przynajmniej znacząco się do tego dołożyć, albo mieć taką zdolność kredytową, żeby pozyskać takie środki. Mamy w Polsce trochę inne realia, cieszmy się tym, co mamy.

Panie pośle, wracam do pańskiego pierwszego pytania. Pewnie państwo polskie się nie zaangażuje. Myślę o samorządzie. Spotykałem się z pańskim marszałkiem. Odnoszę wrażenie, że sprawy od 2-3 tygodni wzięły dobry obrót, że ta skandaliczna sytuacja, jaka miała miejsce, że były dwa zarządy w jednym porcie lotniczym - nie widziałem czegoś podobnego, taka sprawa nie była notowana w Polsce – wraca do normy. Na nieczynnym lotnisku funkcjonowały dwa, wrogie wobec siebie zarządy, ale ambicja i prestiż. W każdym bądź razie informuję pana posła, że od dwóch tygodni to się zmieniło. Przyjrzałem się temu, bo chcę po prostu pomóc marszałkowi, żeby był jeden normalny zarząd na tym lotnisku, żeby mógł uruchomić pieniądze, które przeznaczył. Nie chcę epatować wielkimi liczbami, ale odnoszę wrażenie, że chyba w rozsądne ręce to trafiło.

Panie pośle Piechociński, prosiłem o zwołanie posiedzenia tej Komisji na temat PAŻP, żeby odczarować to, co się stało w mediach dwa czy trzy lata temu. Wiem, że na dobrą reputację bardzo długo się pracuje, zwłaszcza niesłusznie utraconą. Nie widziałem, żeby w PAŻP działo się coś złego. Proszę się wczuć w sytuację, jeżeli szef Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zabiera się za nowy system płac, zabiera się za tego typu regulacje, to proszę nie oczekiwać, że będzie noszony w lektyce.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Panie ministrze, prosiłem o odpowiedź na piśmie. Jak będę znał tę odpowiedź, to podejmiemy się następnych działań.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

W takim razie skrócę ten przydługi wywód. Obiecuję panu wyczerpującą odpowiedź na piśmie.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Szczególnie, jeśli chodzi o formy nadzoru nad funkcjonowaniem Agencji.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Tak, z całą pewnością. Pan poseł Polaczek kontynuuje temat, który wzniecił w mediach jakiś czas temu, a mianowicie utraty niepodległości państwa polskiego na rzecz Litwy, bo takie teksty padały. Panie pośle, kiedy byłem ostatni raz na Litwie, podpisując umowę o FAB, rozmawialiśmy o tym, jak wspólnie zarządzać przestrzenią powietrzną, która zawsze będzie polska i zawsze będzie litewska. My nic im nie zabieramy, oni nam nic nie zabierają. Rozmawiamy tylko o tym, co jest w tej chwili powszechną praktyką w Europie. FAB-y wszędzie funkcjonują na podobnych zasadach jak u nas, wszystkim chodzi o to, żeby samolot był mniej razy przekazywany z rąk do rąk, żeby tych operacji było mniej, bo wtedy jest bezpieczniej i taniej. To mi przyświecało, kiedy podpisywałem umowę z partnerami litewskimi.

Trochę juz odpowiedziałem panu posłowi Cyconiowi, jeżeli jest 100 ha, panie pośle, to niech samorządowcy się skrzykną: wspólna inicjatywa, dokumentacja. Co leży po stronie państwa? Na pewno nawigacja, z tego się nie wyłgamy. Podobnie jest na dwóch lotniskach robionych przez samorządowców, my robimy nawigację, i w Modlinie, i w Świdniku. Mówiąc o samorządach, myślę też o marszałkach i o różnego typu programach operacyjnych. Jeżeli  państwo będziecie w stanie zamontować te projekty, to pewnie się uda. Natomiast z naszej strony mogę obiecać to, do czego jestesmy zobligowani – nawigację.

Pan poseł Rzońca pytał o Krosno. Pamiętam, że przed laty pomagałem prezydentowi przejąć to lotnisko. Tam był jakiś spór dotyczący pana prezydenta Skalika. Gdzieś tam iskrzyło, szczerze mówiąc dokładnie nie pamiętam. Wiem, że iskrzyło, ale teraz jest to juz prezydenta. Będę prosił pana prezesa Banaszka, bo zdaje się, że jest w tej sprawie biegły.

To chyba tyle z mojej strony.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dwa głosy do wypowiedzi pana ministra. Proszę, a później pan poseł Polaczek.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Skoro tak dużo zaczęliśmy mówić o lotniskach, co jest poza głównym nurtem, ale zrozumiałe, że jest interesujące, to prosiłbym zwrócić jednak uwagę, że po tej konferencji pojawiła się masa artykułów o tym, jak wiele lotnisk w Polsce brakuje, jaką jesteśmy lotniczą pustynią. Chodzi o to, żeby nie tylko koncentrować się na tym, za jakie środki, na przykład unijne, te lotniska możemy wybudować, ale także myśleć o tym, ile będzie kosztowała ich eksploatacja. Cały czas myślimy, że na tych lotniskach, które wymieniałem, będzie funkcjonowała regularna komunikacja lotnicza pasażerska, a może być inaczej. Chcę przypomnieć, że na etapie pierwszej selekcji, której w poprzednich latach dokonaliśmy, Komisja Europejska znacząco obcięła listę zadań, bo w przestrzeni krajowej nie byliśmy w stanie porozumieć się co do tego, którym lotniskiem w tej pierwszej perspektywie unijnej powinniśmy sie zająć.

Po drugie, zwracam uwagę na efektywność nakładów. Nie tylko Komisja to liczy. Na tych lotniskach, które rozbudowaliśmy,  przy tej rentowności, musimy *ex post* bronić działalności lotniczej, którą dzisiaj mamy. Miejmy tego świadomość.

Po trzecie, na tych 8 lotniskach, których dotykał program lotniczy, zbudowaliśmy potencjał rynku dla Polski na poziomie 2,20-2,24, według tych prognoz. Tak to można powiedzieć. Czyli nie tylko EURO spowodowało, że mamy z punktu widzenia tego planowanego przyrostu… Oczywiście, te badania się mylą, bo była różna dynamika, często było tak, że przekraczaliśmy. Patrząc na prezesa Skalika powiem - ważne jest to, że w tym wszystkim w ogóle pominęliśmy lotnictwo aeroklubowe, lotnisko lekkie - mniejsze w tym wszystkim. Koncentrujemy wszystkie nakłady w obszarze profesjonalnego

regularnego lotniska wraz z kłopotami naszego głównego gracza narodowego LOT-u. Dlatego postuluję, abyśmy odbyli wspólne posiedzenie z Komisją Skarbu Państwa na temat losów LOT, bo wiemy, że są toczone różne rozmowy.

Wiem, że nie chce, ale moglibyśmy o to poprosić, choćby w kontekście polityki w tym obszarze.

Zwracam też uwagę na to, że po dopełnieniu systemu autostradowego i dróg szybkiego ruchu inaczej ułoży się dostępność do lotnisk. Cała zachodnia Polska może być w kręgu bardzo silnego oddziaływania wschodnioberlińskiego lotniska niemieckiego. To może być dalej za Konin, niż sądzimy, bo będzie to porównywalne z punktu widzenia usługi lotniczej.

Odnoszę się do do pani uwag. Myślę, że w tej chwili zapotrzebowanie ze strony różnych rodzajów przewoźników jest trochę inne. To znaczy takie, aby, po pierwsze, opłaty lotnicze w Polsce były takie, które są akceptowalne dla rynku i przyciągają nowe połączenia. Po drugie, to jest pytanie, czy także w Polsce będzie występowała komasacja, globalizacja przewoźników lotniczych, bo pojawili się nowi gracze. *Low costs* są w określonej sytuacji, także kosztowej, coś się zmienia, bo to jest rynek.

Nie wiem, to jest inna historia. Jeśli można, to z chęcią wysłucham państwa zdania, ale już poza posiedzeniem Komisji, gdzieś na oddzielnym spotkaniu, bo to jest bardzo interesujące.

Będziemy mieli więc Chopina, mamy te 8 lotnisk, mamy Modlin. Teraz zastanawiamy się, jaki będzie kolejny ruch. To jest pytanie i myślę, że Agencja i Urząd Lotnictwa Cywilnego muszą udzielić wsparcia tym, którzy potencjalnie przygotowują się i za chwilę będą zgłaszać do nowych RPO programy lotnisk regionalnych, żeby bardzo dobrze zapoznali się z tym doświadczeniem, które ma Świdnik i Modlin, żeby nie przeformatować.

Proszę państwa, ta perspektywa może być ostatnią, w której w obszarze transportu dostajemy netto tak duży transfer pieniądzy, bo już słyszymy, że środki na spójność mogą być trochę inaczej poprzesuwane. Staniemy przed dramatycznym wyzwaniem, które się sprowadzi do tego, czy inwestujemy tam, gdzie poszerzamy możliwości rynkowe, wzmacniamy konkurencyjność i dajemy szansę zarabiania polskiej przedsiębiorczości, czy też budujemy brakujące lotniska regionalne. Skoro będziemy mieli zrobioną kolejową drogę do Białegostoku, skoro będziemy mieli S8 do Białegostoku, to odległość do Modlina to będą dwie godziny jazdy z dopuszczalną prędkością. Wtedy będzie problem zbudowania w Lublinie czegoś więcej niż tylko lokalne lotnisko, czegoś o charakterze regionalnym. Czy aby na pewno nasze myślenie o metropolii, w rozumieniu ustawy metropolitalnej, musi się sprowadzać do tego, że metropolią nie jest obszar miejski, który nie ma własnego lotniska regionalnego z regularną obsługą pasażerską? W związku z tym pokazuję, że jest nam potrzebna nowa wola kontaktów z rynkiem i kontaktów z samorządem w tym zakresie.

Wiem, że koszula jest wszędzie bliska ciału i postulatem politycznym, społecznym i samorządowym nie tylko w kampanii jest - to zbudujmy sobie lotnisko. Przypomnę, że przed ostatnimi wyborami w tych województwach, o których mówimy, takie postulaty się pojawiały. Później rzeczywistość jest taka, że mamy kilka szpitali wojewódzkich z dalszymi tego konsekwencjami, że mamy rozgrzebane drogi wojewódzkie z konsekwencjami, że mamy przewozy kolejowe z konsekwencjami i stoimy przed dylematem - no dobrze, łykniemy te pieniądze unijne, zbudujemy, a później co, jeżeli nie mamy czytelnej oferty, z czego to utrzymamy. Proszę zwrócić uwagę, jak wymogi zabezpieczenia przestrzeni lotniczej, nie tylko rozumianego jako sterowanie ruchem, ale jako elementarne bezpieczeństwo, jak dramatycznie drożeją. Uruchomienie portu lotniczego to nie jest pięć etatów. W związku z tym chciałbym, żeby członkowie sejmowej Komisji Infrastruktury, gdy rozjeżdżają się nie tylko po swoich okręgach w kraju, z takim profesjonalnym apelem do samorządowców, którzy to uruchamiają, wystapili, żeby przypomnieli, że o tym też trzeba myśleć.

Z drugiej strony bardzo istotne jest, żeby zabezpieczyć to, o czym zapomnieliśmy, czyli sport aeroklubowy i małe lotnictwo, bo nie będzie zasilania, w tym także szkolenia przyszłych pilotów dla poważnego lotnictwa. To jest fundamentalna sprawa. Proszę

zwrócić uwagę, jak dramatycznie wzrosła liczba wypadków lotniczych małych aparatów latających. Nie tylko motolotnie, to się pojawia, bo to się robi modne. Nie tylko patrzymy na dramat odbudowy dwóch mieszkań dla rodziny Walczaków oraz poległych w tej katastrofie: lotnika i dwóch dziewczynek, ale patrzymy też na to, że to wymaga pełnej mobilizacji po stronie aparatu publicznego, bo te problemy coraz bardziej narastają.

Na koniec sprawa kluczowa, czyli zabezpieczenie w planach przestrzennego zagospodarowania terenów dla potencjalnej działalności lotniczej w przyszłości. Tutaj znowu widzimy, że trochę wbrew władzy publicznej i strategiom rozwoju portów lotniczych – pamiętam pierwszą z lat 2000-2005, tam w latach 2002-3003 były robione takie opracowania – mamy w stosunku do tamtych deklaracji bardzo znaczące różnice. Mamy nowe, nie tylko społeczne, ale także rynkowe inicjatywy, dlatego myślę, że jest kapitalna okazja, żeby z naszej inicjatywy, posłów sejmowej Komisji Infrastruktury, w kilku województwach - zasilonych ekspertami z ULC, PAŻP i resortu - odbyć jeszcze raz poważne debaty na ten temat. Do wyborów samorządowych jest jeszcze daleko, ale do układania listy zadań do nowej perspektywy unijnej jest już późno. W związku z tym bardzo ważne jest, żeby także środowisko mogło na to racjonalnie popatrzeć. W mojej ocenie, w tej perspektywie unijnej w większym stopniu powinniśmy - także w RPO - pomyśleć o lotnictwie aeroklubowym i znaleźć dla niego jakieś rozwiązania, bo bez wsparcia publicznego ono po prostu umiera. Czujemy, że sam zryw entuzjastów lotnictwa oparty na tym, co mogą wygospodarować, to za mało.

Ostatnie zdanie – zwracam uwagę na kwestie certyfikowania i dopuszczenia nabywania licencji. Tu mamy przechył, bo małe Czechy się wyspecjalizowały w Środkowej Europie, a duża Polska odpuściła zupełnie, czy prawie zupełnie ten rynek, a jest to rynek, na którym można spore pieniądze zarobić.

Tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo za możliwość zabrania głosu.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan poseł Polaczek, proszę.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie ministrze, pytałem o prostą rzecz, a rzecz opisana w pana odpowiedzi została sprowadzona do pewnej groteskowej konstrukcji, w której zarzuca mi pan, iż wypowiadam się w taki sposób, jakby Polska miała stracić suwerenność. Pytanie jest następujące - żeby być precyzyjnym zacytuję pana wypowiedź dla Polskiej Agencji Prasowej z 27 marca: „Podpisując jutro w Wilnie porozumienie ja, nie przekazuję nikomu polskiej przestrzeni powietrznej, przekazuję wyłącznie zarządzanie nią. Tak samo Polska już od dłuższego czasu zarządza przestrzenią niemiecką, czeską i szwedzką. To jest stare jak świat i nie ma tutaj nic nowego”. Jest różnica między przestrzenią powietrzną nad Kotliną Kłodzką, czy w obszarze Świnoujścia, a delegacją jednej piątej przestrzeni powietrznej Polski w ramach FAB z Litwą i przekazaniem zarządzania tą częścią obszaru na rzecz odpowiednika litewskiego, w tym przestrzeni powietrznej nad Warszawą. Prosiłem, żeby mi pan zrelacjonował tylko ogólnie kształt parafowanego porozumienia, które pan podpisał w Wilnie na poziomie wiceministrów. Jaki dzisiaj jest stan rzeczy i uzgodnień w kontekście, można powiedzieć, wprowadzenia później tych rozwiązań na poziomie europejskim, w których Polska przecież również partycypuje . Bardziej kulturalnie tego pytania nie mogę zadać, mógłbym je zadać po prostu w innej formie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Panie pośle, żadnej operacyjnej decyzji, czy jedną czwartą, czy jedną trzecią, czy może całą polską przestrzeń powietrzną dać w zarządzanie Litwinom, nie podjęto. Nie podjęto! Cały czas trwają dyskusje i prace nad tym, jaki kształt wspólnego zarządzania byłby optymalny. Nie ma żadnego kwitu, nie ma żadnego papieru, nie ma żadnego podpisu. W tej kwestii pragnę pana uspokoić – nie przekazaliśmy jeszcze w zarządzanie nawet metra kwadratowego powierzchni, czy metra sześciennego, bo przestrzeń się liczy w kubikach.

Natomiast przyznaję, że nie było odpowiedzi na pytanie pana posła Rzońcy o Krosno. Panie prezesie, proszę o pomoc.

**Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Banaszek:**

Dziękuję bardzo. Zacznę od Krosna, które jest przykładem lotniska lokalnego, o których ostatnio mówiliśmy na konferencji, którą zorganizował w Katowicach Aeroklub Polski. Jest cała lista lotnisk, które przygotowują się do rozwoju ruchu lotniczego, ale raczej nazwałbym to *air taxi*, czyli takiej małej działalności lotniczej. To wszystko jest możliwe dzięki zmianom w prawie, które weszły w ubiegłym roku. Wprowadzono możliwość uregulowania rozporządzeniem, nad którym trwają prace, obowiązku publicznego, czy też publicznego finansowania tego typu lotnisk.

Moja odpowiedź zawsze będzie, że jeżeli będzie powstawało w Polsce nowe lotnisko komunikacyjne, to będę się starał o to, żeby PAŻP była tam dostawcą usług. Żeby tam była wieża i kontrola ruchu wykonywana przez PAŻP. Nie zamierzamy oddawać naszego polskiego rynku innym podmiotom, chociaż przepisy unijne dopuszczają konkurencję w tym obszarze. Dlatego mówiłem państwu o kosztach PAŻP i cenach naszych usług, pokazują one, że jesteśmy konkurencyjni i konkurencji na swoim terenie się nie boimy.

Natomiast co do tych małych lokalnych lotnisk, to uważamy jako PAŻP – to jest przede wszystkim moja prywatna opinia – że one wcale nie potrzebują kontroli ruchu lotniczego. Jest wiele krajów, w których takie małe lotnictwo doskonale się rozwija właśnie dzięki temu, że na tych lotniskach jest służba informacji. To nie jest kontroler tylko taka osoba, która doradza pilotowi. Tyle jeśli chodzi o służby, natomiast w zakresie nawigacji, w zakresie zabezpieczenia nawigacyjnego na takich lotniskach powinniśmy się skupić na wykorzystaniu procedur satelitarnych, na wykorzystaniu nawigacji satelitarnej, która, trochę upraszczając, nic nie kosztuje, bo jest juz sygnał i infrastruktura.

PAŻP prowadziła w ostatnich latach kilka programów na ten temat. W tej chwili złożyliśmy w ULC dokumentację typowych rozwiązań procedur podejścia do lądowania dla lotnisk, na przykład dla Mielca, na którym nie ma konwencjonalnego zabezpieczenia nawigacyjnego. Jeśli takie procedury zostaną dopuszczone przez nasz Urząd Lotnictwa Cywilnego - w Europie są już przypadki dopuszczenia tego typu rozwiązań, w Ameryce to normalnie działa od kilku lat - to wtedy te lotniska będą zabezpieczone nawigacyjnie w odpowiedni sposób. Krosno jest na tej ścieżce, takie są tam plany. Uregulowanie spraw własnościowych w Krośnie spowodowało, że jest to jedno z najszybciej rozwijających się lotnisk w zakresie usług *air taxi*, czyli małej działalności lotniczej. Tyle, jeżeli chodzi o Krosno.

Jeżeli chodzi o porty regionalne, to Polska przygotowała, zgodnie z przepisami unijnymi coś, co się nazywa - Krajowy Plan Skuteczności Działania. To jest dokument, który w tej chwili jest w ostatniej fazie oceniania przez Komisję Europejską. Tam jest zapis, który mówi, jakie ma być standardowe wyposażenie lotniska regionalnego. Przy czym rozumie się, że lotnisko regionalne to jest takie lotnisko, które obsługuje minimum jedno województwo, Odpowiadając panom posłom, formalnie w tej chwili, jeżeli województwo będzie chciało zbudować lotnisko i będzie miało na to środki finansowe, jak pan minister powiedział, to część nawigacyjną zabezpieczenia dotyczącą *safety of flight*, PAŻP będzie mogła wykonać w ramach Krajowego Programu Skuteczności Działania i w ramach finansowania, które w tym programie jest zapewnione. Tak odpowiadam na pytanie dotyczące Szyman.

Moja natomiast prywatna opinia jest taka, że jest mało czasu na wydanie tych środków. Wiem, że jest tam chęć wydania pieniędzy unijnych, ale w okolicy jest kilka dobrych lotnisk, które mogłyby spełniać rolę dobrze rozwijającego się lotniska aeroklubowego i lotniska dla małej działalności lotniczej, nawet czegoś większego niż *air taxi*. Chociażby lotnisko Dajtki, które ostatnio jest w mediach, bo był tam wypadek, ale wypadki w lotnictwie się zdarzają. To lotnisko ma betonowy pas, jest dość dobrze ulokowane i spokojnie obsłuży samoloty wiozące kilkanaście osób. To jest moja prywatna opinia. Wiem, że w tym kierunku Aeroklub Polski i lokalne lotniska pracują. Myślę, że pan prezes Skalik coś więcej nam o tym powie, jak pan przewodniczący pozwoli.

Jeżeli chodzi o odpowiedź na pozostałe pytania kierowana do PAŻP, na które częściowo pan minister odpowiedział, to FAB bałtycki, to jest inicjatywa, która wprost wynika z przepisów unijnych. Pan poseł doskonale wskazał, że to jest wymóg unijny, który mówi: do grudnia tego roku każde państwo Unii Europejskiej ma być w FAB-ie, a w drugim punkcie mówi: FAB to są minimum dwa kraje. Państwo polskie, między innymi PAŻP, zmierza do tego, żeby wykonać tę dyrektywę unijną, bo jeżeli nie, to Komisja Europejska będzie egzekwowała swoje uprawnienia.

Jest jeszcze kilka kolejnych przepisów o FAB-ach, które mówią, że FAB to ma być inicjatywa, która ma przynosić konkretne efekty, konkretne benefity, ale nie nam, nie PAŻP, nie Oro Navigaciji na Litwie, tylko użytkownikom przestrzeni. Czyli w ramach FAB będą realizowane tylko takie inicjatywy, co do których będziemy mieli pewność, że zakończą się one obniżką opłaty, bo ten konkretny benefit to jest, albo obniżenie *unit rate*, który i tak jest już bardzo niski w Polsce, ale jeszcze trochę wysoki na Litwie, albo wyprostowanie trasy przelotu. Fakt, że włączyliśmy do tych prac Kaliningrad powoduje, że to już nie będzie 60 km granicy z Litwą, tylko kilka razy 60. Jak nam się uda puścić drogi lotnicze z Polski na Litwę przez Kaliningrad, czyli po prostej, a nie omijając bazy wojskowe, to będzie to sukces FAB, bo to będzie kilka minut lotu mniej, czyli benefit dla linii lotniczych. Być może jest mało samolotów z Polski na Litwę, ale tamtą przestrzenią lata bardzo dużo samolotów, które potem lecą na północ Rosji i trasami polarnymi dużo dalej. Ten ruch lotniczy nie jest taki duży, jak w innych częściach Polski – z tym się zgadzam - natomiast jest spory i zasługuje na nasze zainteresowanie.

Dodam jeszcze, że Komisja już w tej chwili mówi, że te 9 FAB-ów to jest za dużo. My już w naszych dokumentach, w naszych pracach, które robimy z ministerstwem transportu, oceniamy, jakby ten bałtycki FAB najkorzystniej połączyć z sąsiednimi. Mamy już opinie, które pozwalają się nam ukierunkować, z kim byłoby nam po drodze robić coś po grudniu 2012 r. Jesteśmy przygotowani na współpracę. Takich małych FAB-ów jest jeszcze kilka. Jest Dania-Szwecja, jest Irlandia-Wielka Brytania – też mała granica. Niestety, życie pokazało, że łatwiej jest się dogadać we dwóch czy w trzech, niż w siedmiu. Na południu Europy rozwijany jest FAB, który ma już historię dwunastoletnią i kiedyś nazywał się SIATS. W tej chwili, mimo że mają już podpisaną umowę rządową, której my jeszcze nie mamy – jest już ona gotowa i to właśnie ją pan minister parafował ostatnio na Litwie - to jak przychodzi do konkretów, jak przychodzi do ustalania, co zrobić, żeby liniom było lepiej, to się nie mogą dogadać, bo jest 7 krajów i jeszcze Bałkany, a to trudny region. Temat FAB-ów jest trudny.

Defragmentacja przestrzeni. Staram się wszędzie, gdzie mogę, reagować na wypuszczane przez Komisję Europejską piarowe nowinki. Proszę państwa, owszem, defragmentacja przestrzeni jest częściowo spowodowana tym, że mamy ileś tam centrów, proszę jednak pamiętać, że w Polsce mamy tylko jedno centrum, które obsługuje cały ogromny kraj. W Ameryce jest 6 centrów, ale tych, które zajmują się planowaniem tras. Natomiast w tej chwili - sprawdzę to i dostarczę panu posłowi aktualne dane - Amerykanie mają około 20 centrów kontroli ruchu i wcale nie zamierzają ich redukować. Rosjanie mają ich 150 i zamierzają zredukować ich liczbę do do 40. Mówię o tym po to, żebyśmy mieli skalę porównawczą. To wcale nie jest kwestia tego, ile jest centrów w Europie. To jest kwestia tego, że skoro w Polsce można to robić za połowe tej ceny, która jest w Hiszpanii czy Wielkiej Brytanii, to może my powinniśmy nauczyć tamtych kolegów, jak to robić za pół ceny. O to chodzi w FAB-ach. Tak naprawdę gros wartości dodanej nie jest w tym miejscu, o którym mówią piarowe slogany.

Siedzi tu kolega w mundurze, więc muszę i o tym też wspomnieć. Jeżeli połączymy tę przestrzeń i zrobimy jedno centrum w całej Europie, to nadal będą w tej przestrzeni nieba wykrojone potężne obszary, na których nasze wojsko, europejskie wojsko będzie ćwiczyć, żeby nas bronić. Wojsko ma konkretne potrzeby, ma coraz większe potrzeby, bo ma samoloty, które coraz szybciej latają, czyli potrzebują dużo więcej nieba, żeby rozwinąć swoją operacyjną funkcjonalność. To jest powód, dla którego samoloty komunikacyjne muszą omijać czasami połowę naszego kraju, bo akurat są duże ćwiczenia, lata rój szerszeni i byłoby niedobrze, gdyby latały zbyt blisko samolotów cywilnych. Sztuką jest to, co robimy również w Polsce, czyli dopracowanie takich procedur, które

umożliwiałyby zabieranie tej przestrzeni cywilom tylko na pół godziny albo godzinę, kiedy jest ona potrzebna wojsku, a nie na pięć godzin. Powinna być ona natychmiast zwalniana, gdy nie jest już potrzebna wojsku. Gdy wojsko zdecyduje, że nie lata, bo jest słaba pogoda, to natychmiast oddaje nam tę przestrzeń albo w ogóle jej nie rezerwuje. Tak wygląda dynamiczne zarządzanie przestrzenią, to są te benefity, te miliardy, o których pan słusznie mówi, tylko liczone w skali całej Europy. Naprawdę chętnie widziałbym Francuzów latających nad Bałtykiem albo jeszcze bardziej na północy, tylko pytanie, który kraj poniesie koszty przeniesienia całej jednostki wojskowej z centrum Francji do Norwegii, na północ, gdzie jest dużo wolnego nieba. Jest też pytanie, czy ci ludzie w ogóle będą chcieli tam latać? Może się nagle okazać, że szkolą się w warunkach zimowych, a walczyć będą musieli nad Libią. To trochę nie do końca może być zasadne.

Jeżeli chodzi o *capacity*, to na stronach PAŻP ostatnio opublikowaliśmy tabelkę, która pokazuje - cały czas jest dyskusja na ten temat - jakie są możliwości polskich lotnisk. Proszę państwa, licząc najbardziej obciążony tydzień, którym zwykle jest ostatni tydzień czerwca, albo pierwszy tydzień lipca, polskie lotniska bez opóźnień – na polskich lotniskach praktycznie nie mamy w tej chwili opóźnień – obsługują jedną trzecią ruchu, który mogłyby obsłużyć, chodzi o ich możliwości operacyjne. Po oddaniu tego, co budujemy na Euro, czyli zwiększeniu dwukrotnie przepustowości Poznania, podobnie Wrocławia i Gdańska, będziemy mogli dołożyć do tego jeszcze 70%. Polskie lotniska, gdyby mogły być w pełni wykorzystane - nawet obsługując 20 samolotów na godzinę i bez godzin nocnych – będą w stanie obsłużyć kilka razy większy ruch.

Mówię o samolotach, nie mówię o pasażerach, bo to nie jest moja branża, ale w ślad za tymi samolotami, których więcej możemy obsłużyć, ktoś pewnie wybuduje terminale i obsłuży tych ludzi. Problemem jest Warszawa, która jest bardzo mocno wykorzystywana, ale tutaj rolą PAŻP, za każdym razem to podkreślamy, jest nadążanie za potrzebami lotniska. Jeżeli lotnisko im. Fryderyka Chopina powie nam, że potrzebuje w ciągu dwóch najbliższych lat osiągnąć 50 operacji na godzinę, to my powiemy, co możemy zrobić z naszej strony, ale powiemy też kolegom z portu lotniczego, co mają zrobić po ich stronie. Dziś jest tak, że możemy zrobić czterdzieści kilka operacji na drodze 33, gdzie są dobre drogi kołowania i drogi szybkiego zejścia, ale już na drodze 11, na innym pasie, to zależy od pogody, jeżeli jest zła pogoda, inny wiatr, to możemy zrobić znacznie mniej, bo nie ma tam odpowiedniej infrastruktury naziemnej. Budowanie *capacity* lotniska, to nasze wspólne zadanie.

Odnosząc się wprost do tego, co pani z BARIP poruszyła, możemy zadeklarować 60 operacji na godzinę na Okęciu, tylko pamiętajmy, że lotnisko to ma około sześciuset operacji na dobę, czyli przy 60 na godzinę wyczerpiemy *capacity* lotniska w 10 godzin - co potem? Zamkniemy lotnisko? Będziemy siedzieli i się opalali? Byłbym zwolennikiem tego, żeby nie budować *capacity* „na maksa", tylko rozłożyć tę pojemność w czasie, żeby wykorzystać optymalnie to, co już mamy. Kluczowa jest rola koordynatora, bo on ma unijny przepis, ma unijne narzędzie i mówi - chcesz latać, to proponujemy ci slot o siódmej albo slot o dziewiątej, wybieraj. Koordynator ma bardzo duże znaczenia dla „rozpłaszczania", mówiąc kolokwialnie, ruchu na takim lotnisku, które jest mocno zatłoczone, mocno wykorzystywane. W tej kwestii nasza współpraca z PPL układa się dobrze i nie ma problemu z tym, żebyśmy przygotowali lotnisko i nasze służby do wyższych pojemności, powinno być tylko jakieś rozsądne uzasadnienie, bo za każdą dodatkową operacją na godzinę idą konkretne miliony złotych inwestycji w infrastrukturę. To nie jest tak, że to będzie za darmo.

Jeśli chodzi o system Pegasus, to działa on w Poznaniu, w Krakowie - w Poznaniu bardzo stara wersja, ale w Krakowie, w Katowicach, w Gdańsku już nowsza, w Warszawie ten system jest przygotowany. Jak państwo wiecie, podjęliśmy decyzję, że nie uruchamiamy go przed Euro, bo zwykle nauczenie się jazdy nowym szybkim samochodem powoduje, że na początku jeździmy wolno, wolniej niż starym. Tak w skrócie to można opisać. Będziemy ten system uruchamiali w listopadzie. Przygotowujemy kontrolerów i całą firmę do tego procesu.

Odpowiadając wprost na pana pytanie powiem, że uważam, iż jedną z wartości dodanych FAB-u polsko-litewskiego będzie to, że Litwini, którzy w ciągu najbliższych

dwóch-trzech lat będą wymieniali swój system, a mają zupełnie innej firmy, kupią rozwiązanie podobne do naszego. To będzie naturalny efekt działania tego FAB-u, bo będzie mądrzej kupić podobny system, żeby lepiej wymieniać się danymi, żeby to było zunifikowana, niż na siłę kupować jakiś inny. Wydaje mi się, że właśnie FAB pomoże im w podjęciu jedynej słusznej decyzji, co nie oznacza, że ich centrum przeniesiemy do Warszawy. To nie o to chodzi, ale mamy pewien problem, bo Litwini swoją firmę, swój odpowiednik PAŻP, mają na specjalnej liście firm, które są szczególnie ochronie z punktu widzenia ich interesów gospodarczych. Powiedzieli nam od razu na początku, że takiego modelu, jaki robią Duńczycy i Szwedzi, czyli jednej wspólnej firmy, do której przenoszą pracowników i wszystkie aktywa, między Polską a Litwą nie będzie, bo ich prawo na to nie pozwala. Uznaliśmy to ograniczenie dla tego FAB-u i dlatego analizujemy inne rozwiązania.

Jeżeli chodzi o lotniska typu Stary Sącz, czy inne związane z małym lataniem, to proszę pana prezesa Skalika, bo to jest ciekawy program. Aeroklub Polski realizuje ciekawy program, który ma pozwolić na odblokowanie tych lotnisk, na wdrożenie ich funkcji publicznej, czyli wożenie pasażerów. Jeszcze raz podkreślę, nie widzę potrzeby działania PAŻP na tych obiektach. Kontrola ruchu lotniczego opiera się na ludziach, którzy są dobrze wyszkoleni, wysoko kwalifikowani, potrzebują oni równie dobrze wyszkolonych techników do zabezpieczenia infrastruktury, a to wszystko kosztuje. W związku trzba powiedzieć, że te małe lotniska będą mogły funkcjonować, jeśli znajdziemy model ich obsługi przez służby tylko doradzające pilotowi oraz przez system nawigacji satelitarnej, o której wcześniej wspomniałem. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Powiem tak - tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji jest kwestia funkcjonowania PAŻP pod względem finansowym, ekonomicznym i organizacyjnym. Chciałbym, żebyśmy się dzisiaj na tym temacie skupili. Oczywiście oddam głos panu prezesowi Skalikowi, ale uważam - myślę, że prezydium Komisji to zaakceptuje i cała Komisja to zaakceptuje - że chętnie spotkamy się na oddzielnym posiedzeniu, które w całości poświęcimy temu zagadnieniu, bo mieszanie tych dwóch kwestii nie powoduje, że posłowie dochodzą do właściwych wniosków. Przepraszam, że tak oceniam moje koleżanki i kolegów.

Teraz oddam głos panu prezesowi Skalikowi, żeby powiedział krótko, w czym tkwią największe problemy. Tak, jak powiedziałem, chętnie spotkamy się na oddzielnym posiedzeniu na ten temat. W nieodległym czasie ustalimy termin. Nie ma problemu. Są jeszcze zgłoszenia: pan poseł Polaczek, pan poseł Bodio i będziemy kończyć posiedzenie. Panie prezesie, proszę.

**Prezes Aeroklubu Polskiego Włodzimierz Skalik:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni goście, bardzo krótko, bo perspektywa specjalnego posiedzenia Komisji poświęconego lotniskom lokalnym jest bardzo interesująca. Panu przewodniczącemu bardzo za ten pomysł dziękuję.

Szanowni państwo, pan poseł Szmit z Olsztyna wspomniał o wykluczeniu komunikacyjnym, z punktu widzenia komunikacji lotniczej, Północno-Wschodniej Polski. Z punktu widzenia małej komunikacji lotniczej wykluczenie to dotyczy całej Polski. Polska jest po prostu pozbawiona sieci lotnisk lokalnych, które mogłyby obsługiwać małą komunikację. Jest bardzo realna perspektywa zmiany tej sytuacji dzięki nowej ustawie. Strona społeczna, którą reprezentuję, bardzo mocno zaangażowała się w jej zmianę i jest bardzo dobra perspektywa, że tak się stanie. Pojawiła się nowa kategoria lotnisk – lotniska użytku publicznego o ograniczonym zakresie certyfikowania. Przez ostatnie dwie dekady w Polsce zostało zbudowane jedno lotnisko użytku publicznego – w Łodzi. Przez dwadzieścia lat! Ta sytuacja radykalnie może się zmienić dzięki temu kierunkowi, który został uruchomiony poprzez nowelizację ustawy.

Mam gorącą prośbę do pana ministra, aby z troską, jak zawsze, pochylił się nad naszymi uwagami do blisko 60 rozporządzeń, które w tej chwili są nowelizowane albo pisane od nowa. Mamy szereg różnego rodzaju spostrzeżeń i uwag do przygotowywanych

projektów rozporządzeń. To właśnie te rozporządzenia, te przepisy wykonawcze przesądzą, czy rozwój lotnisk lokalny w Polsce będzie możliwy, czy nie.

Nie będę dalej tego rozwijał. Dziękuję za perspektywę specjalnego posiedzenia Komisji poświęconego lotniskom lokalnym. Ponieważ jednak tematem jest PAŻP, to chciałbym powiedzieć, że rozwój lotnisk lokalnych będzie możliwy również dzięki współpracy i zaangażowaniu Agencji. Jednym z jej obszarów jest program wyposażenia wszystkich lotnisk lokalnych w procedury podejścia z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej. Przygotowujemy projekt wyposażenia w nie ponad 30 lotnisk - Aeroklub Polski zarządza 32 lotniskami - które obejmie grupa kilkudziesięciu lotnisk lokalnych w Polsce. To jest jeden obszar naszej współpracy z Agencją.

Drugi, to ten, o którym pan prezes Krzysztof Banaszek wspomniał, że na tych lotniskach niesłusznym byłoby organizowanie służb kontroli ruchu lotniczego. Jeśli nie służby kontroli ruchu lotniczego, to właściwe byłyby służby informacji lotniczej. Potrzeba wyposażenia lotnisk lokalnych w te służby spowodowała, że organizujemy w Lesznie, we współpracy z Agencją, ośrodek szkolenia informatorów tych służb. To tyle.

Liczę na to specjalne posiedzenie i na pewno się do niego dobrze przygotujemy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Bardzo dziękuję. Proszę bardzo, pan poseł Polaczek.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Mam do pana prezesa Banaszka, czy pana ministra Jarmuziewicza, krótkie pytanie doprecyzowujące. Czy w ramach tych uzgodnień z Litwą, o których dzisiaj trochę mówimy na posiedzeniu Komisji – mam wiedzę, że ten sektor zakłada również podział przestrzeni powietrznej nad Warszawą – w takim kształcie, w jakim one dziś są, jest przewidziane rozwiązanie, w którym kontrolerzy z Litwy prowadziliby samoloty nad Warszawą? Prośba o krótką odpowiedź: tak lub nie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę poczekać panie prezesie. Pan poseł Bodio, proszę.

**Poseł Bartłomiej Bodio (RP):**

Ja w tej samej sprawie. Szóstego kwietnia został złożony w Komisji Europejskiej dokument Baltic FAB Submission, w którym polski rząd jednoznacznie określił, jak to ma wyglądać, więc państwo chyba znacie już w tej chwili koszty i zakres tego przedsięwzięcia. Wiecie, czy będzie ono obejmowało region warszawskiego FIR czy nie. Najważniejsze są dla mnie koszty.

Nie ukrywam, że na początku wypowiedzi pana prezesa wyjątkowo się zirytowałem, gdy pan powiedział, że dyrektywa wymaga dwóch państw, w związku z tym wybraliśmy państwo o najkrótszej granicy i poszliśmy po linii najniższego oporu. Później pan to rozwinął, że będziemy szukali dalszych połączeń, wzorem Niemców, którzy potrafili się dogadać z Francuzami i jeszcze dwoma krajami. Powinniśmy to wykorzystać, bo to jest dla nas wielka szansa na przyszłość, na objęcie również pozostałych krajów Europy Centralnej. Przestańmy wreszcie bać się potworów - utraty niepodległości.

Chcę przypomnieć, że od 17 kwietnia nasze polskie F-16 stacjonujące w Łasku patrolują niebo nad wszystkimi krajami nadbałtyckimi w ramach programu natowskiego Air Baltic Policing, i tak już zostanie. To nasi piloci tam siedzą, w naszych samolotach, z naszymi rakietami i nic się takiego nie stanie, jeżeli będą kontrolowani przez litewskich kontrolerów. Przestańmy wreszcie karmić się jakimiś potworami, tylko weźmy kalkulatory i policzmy, ile na tym możemy zyskać, ile na tym możemy zarobić.

Chcę odnieść się jeszcze do ministra Jarmuziewicza, który mówi, że nie ma nikogo, kto przyniesie 4 mld euro, żeby wkopać je w ziemie. No, nie ma, bo nie liczymy, żeby oszczędzić 10 eurocentów na każdej operacji lotniczej, na prowadzeniu samolotu, nie liczymy, że tylko obniżenie o 10 db poziom norm hałasowych, spowoduje gigantyczne oszczędności dla branży lotniczej. Będziemy mieli CPL, będziemy mieli HUB, który będzie

się nazywał BBI, będzie to lotnisko Berlin Wschód. Będzie tak, dopóki nie zaczniemy liczyć. Dopóki nie będziemy liczyć, to będziemy mieli polski HUB w Berlinie.

**Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Banaszek:**

Wśród dokumentów, które są złożone w Komisji Europejskiej - jak pan poseł słusznie powiedział, Polska to też zrobiła - jest również dokumentacja FAB-u, który się nazywa DANUG, czyli Bułgaria-Rumunia, jest dokumentacja NEFAB, czyli krajów nordyckich, jest dokumentacja FAB Irlandia-Wielka Brytania, czyli , niestety, nie jesteśmy najszybsi. Inni zrobili to przed nami. Te dokumenty są dostępne na stronie internetowej Komisji Europejskiej, ponieważ taka jest procedura: wszyscy mogą się na temat tych dokumentów wypowiedzieć, zwłaszcza sąsiednie FAB-y. Po to te konsultacje są uruchomione. To jest dokumentacja, którą wysłaliśmy Komisji w celach konsultacyjnych. To nie jest dokumentacja FAB-u, tylko są to pewne opracowania, które przygotowaliśmy, współpracując z Litwinami. Zrobiliśmy to z pomocą firmy Helios, która jest jednym z lepszych doradców w tym zakresie w Europie.

Odnosząc się teraz do przestrzeni, do tego delegowania służb. Od początku Komisja Europejska wskazywała delegowanie służb, jako jeden z obszarów, który może przynieść korzyści w FAB-ie, chodzi o podzielenie się przestrzenią. Taki obszar został przez firmę Helios przeanalizowany w tych dokumentach, które są dostępne na wspomnianej stronie internetowej Unii Europejskiej. My to dostaliśmy jako pewną propozycję: zobaczcie, naszym zdaniem – jesteśmy firmą doradczą – to by przyniosło takie a takie benefity - co wy na to? W tej chwili sytuacja jest taka, że my z Litwinami dopiero pracujemy nad tym elementem i jeżeli się potwierdzi, że to może przynieść korzyści - te pół euro czy kilka centów, to takie rozwiązanie będzie prawdopodobnie przyjęte. Nie mówię „nie".

Siedzą tu moi koledzy kontrolerzy, siedzą tu pracownicy PAŻP, którzy wiedzą, że to może wpłynąć na wielkość zatrudnienia, bo te benefity mogą na przykład wynikać ze wspólnego wykonywania pewnych funkcji przez polską i litewską agencję razem. Może to oznaczać modyfikację zatrudnienia, ale nie zawsze. To mogą być rozwiązania, które wcale nie muszą przekładać się wprost na kwestie pracownicze. Mówię o tym dlatego, że jakaś tam korespondencja w tej sprawie już funkcjonuje, wspominał o niej pan poseł Piechociński.

Prace dopiero trwają i wcale nie mamy pewności, czy to, co nam sugeruje firma doradcza zostanie wykonana, bo najpierw musimy zdefiniować ten obszar zdroworozsądkowo, również z uwzględnieniem Kaliningradu, a potem wziąć kalkulator i przeliczyć, czy to się opłaca, ile musimy jeszcze zainwestować, żeby to się w ogóle opłacało. Przy takim poziomie redukcji opóźnień w polskiej przestrzeni, jaki w tej chwili mamy, a mamy niższy niż Litwini, to ja w dłuższej perspektywie nie widzę sensu takiego oddelegowania służb. Być może to będzie kwestia kilku lat. Wtedy trzeba znów policzyć, czy się w ogóle opłaca inwestować na kilka lat, wzrost przychodów z inwestycji musi być określony.

Tyle tytułem odpowiedzi na te poruszone wątki. Zachęcam do lektury tych różnych materiałów, bo naprawdę jest to kopalnia wiedzy o kilku FAB-ach. Równiez strona, którą Komisja Europejska prowadzi, jest doskonałym źródłem, bo można sobie ściągnąć większość dokumentów, bardzo aktualnych dokumentów o kilku FAB-ach, które w tej chwili przygotowują się do zaproponowania konkretnego rozwiązania. Muszą to zrobić przed grudniem tego roku, bo taki jest limit.

Ostatnie zdanie. Nazwaliśmy ten FAB - FAB Bałtyk, bo od początku chcieliśmy, żeby to były kraje bałtyckie. Niestety, to jest trochę polityka. Są Łotysze, którzy właściwie nie do końca się zdecydowali. Dopiero pół roku temu powiedzieli, że idą z krajami nordyckimi. W międzyczasie z krajów nordyckich wyłączyły się Szwecja i Dania – stworzyły własny FAB. Zostało coś dziwnego, bo jest Norwegia, a potem jest dziura i dalej jest Finlandia, Estonia i Łotwa. Oni próbują teraz udowodnić, że ta przestrzeń z dziurą w środku ma sens. Naprawdę, przy tworzeniu tych różnych FAB-ów są problemy różnego rodzaju. Jeszcze raz podkreślam, docelowo mapa przestrzeni będzie wyglądała zupełnie inaczej, ale głęboko wierzę, że docelowo, jeśli Komisji chodzi o to, o czym pisze od początku w dokumentach, kontrolę ruchu lotniczego w Europie będą sprawowali ci, którzy robią to dobrze, bezpiecznie i tanio, a tak funkcjonuje w tej chwili PAŻP. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie informacji ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej na temat sytuacji finansowej i organizacyjnej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Chcę przekazać paniom i panom posłom komunikat, że rozpoczęły się konsultacje związane z przyjętymi założeniami do ustawy – Kodeks budowlany. Pierwsze miały miejsce w Rzeszowie, następne będą w Gdańsku 9 maja, we Wrocławiu 23 maja i w Warszawie 30 maja. Przekazuję tę informację po to, bo panie i panowie posłowie, którzy zechcą wziąć udział w tych konsultacjach, są mile widziani podczas tych spotkań.

Na tym zakończyliśmy dzisiejsze posiedzenie Komisji.